

REGLAMENTO 2021 TÉCNICO Y DEPORTIVO





Índice

- ✓ Artículo 1. - [REGLAMENTO TECNICO REGULARIDAD SPORT](#)
- ✓ Artículo 2. - [DESARROLLO DE LAS PRUEBAS REGULARIDAD SPORT](#)
- ✓ Artículo 3. - [CATEGORIA LEGEND](#)
- ✓ Artículo 4.- [REGULARIDAD COPA 60](#)



Artículo 1.- REGLAMENTO TECNICO REGULARIDAD SPORT

- 1.1.** Vehículos admitidos homologados por la FIA hasta 31/12/90, incluidos los homologados por la FIA en los grupos 1 2 3 4 5 A N y B.
- 1.2.** Se permite cambiar el motor por otro de la época (máximo usar motor fabricado hasta 1990 mismo grupo/marca) sin hándicap. Si el motor fuese posterior a 1990, se estudiará por parte de la comisión de clásicos la aplicación de un posible hándicap de hasta el 20% en función de las características del nuevo motor. Para ello se debe enviar al comienzo de la temporada o en su defecto previo a la primera carrera, con una antelación mínima de 15 días naturales, por correo electrónico a clasicosfcta@gmail.com fotografías y las características del motor para su aprobación y/o posible aplicación del hándicap. El hándicap a aplicar se notificará al participante antes de su primera participación.
- La comisión de clásicos se reserva el derecho de modificar el hándicap durante la temporada con el objetivo de igualar prestaciones respecto al resto de participantes.
- Se permite a los participantes solicitar la NO aplicación del hándicap, aceptando por su parte no optar a la clasificación scratch de la prueba, ni bloqueando puntos de cara al campeonato.
- 1.3.** A criterio de la FCTA (comisión de clásicos) se reserva el derecho de admisión de un vehículo que no cumpla, no optando a la clasificación scratch de la prueba ni bloqueando puntos de cara al campeonato. Edad mínima del vehículo 25 años.
- 1.4.** En cuanto a la forma de la carrocería deberán mantener la original de la ficha.
Luces: Se autoriza el montaje de sistemas de alumbrado led, xenón o similares, siempre que se guarde la estética exterior de la época.
- 1.5.** Ruedas libres (se puede llevar neumáticos que cumplan el código de circulación o neumáticos de competición (no slicks)).
- 1.6.** Deberán llevar una estructura de seguridad de un mínimo de 6 puntos, según el anexo J.
- 1.7.** Extintor manual de 2 kg anexo J FIA homologado y revisado (nota Rallyes) Recomendable disponer de inhibidor de llama Mangiafuoco
- 1.8.** Cortacorrientes de seguridad dentro y fuera del vehículo.
- 1.9.** Los vehículos deberán llevar a bordo 2 cortacinturones y 2 rompelunas fácilmente accesibles estando sentado y abrochado.
- 1.10.** Depósito de combustible casero no permitido (si no es FIA factura de fabricante y chapa identificativa del fabricante), deberá llevar un sistema de protección antivuelco como los FIA y deberá ir protegido con una mampara de separación al habitáculo.
- 1.11.** El tapón de llenado que está en interior deberá ser estanco.



1.12. Los arneses y asientos deberán tener homologación FIA, estableciéndose una prórroga adicional de 5 años, respecto a los requisitos establecidos para el Campeonato de Cantabria de Rallyes/Rallysprint.

1.13. Los cascos deberán tener homologación FIA, aceptándose aquellos con las homologaciones recientemente caducadas estableciéndose una prórroga para estos, respecto a los requisitos establecidos para el Campeonato de Cantabria de Rallyes/Rallysprint. Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (Hans o FHR) adecuados a los cascos y conformes a la norma.

1.14. Piloto y copiloto deberán utilizar buzo ignífugo con homologación FIA, sea actual o antigua, siempre que el buzo presente unas condiciones adecuadas. Se recomienda la utilización de ropa interior ignífuga (sotocasco, ropa interior, calcetines). Uso obligatorio de guantes en el caso del piloto.

Artículo 2.- DESARROLLO DE LAS PRUEBAS REGULARIDAD SPORT

2.1. Este campeonato se disputará incluido en las pruebas de Campeonato de Cantabria de Rallyes. Se podrá incluir dentro del Campeonato de Cantabria de Regularidad pruebas específicas de vehículos clásicos, dentro o fuera de Cantabria.

2.2. Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la FCTA. La velocidad media impuesta se incrementará en 2 Km/h en la segunda pasada por los tramos y en 4 km/h caso de existir una tercera pasada por los mismos. Se permiten tantos cambios de media en los tramos cronometrados como el organizador de la prueba considere.

En caso de neutralización de uno de los tramos, y en caso de que se incremente la velocidad en las sucesivas pasadas, se establece: Si en el tramo neutralizado, se pasa por el tramo, no se altera ninguna media. En caso de no pasar por el tramo y quedar una pasada sucesiva, se utilizarán las medias correspondientes a esa pasada neutralizada.

2.3. La publicación de las medias, se facilitarán al publicarse la lista de inscritos. La descripción exacta de las salidas, llegadas y distancias de los tramos, se deberá publicar antes de la jornada de reconocimientos en caso de estar regulado, o en su defecto con anterioridad al fin de semana previo a la prueba.

En caso de limitación de fechas para los reconocimientos de una prueba por parte del organizador, se deberá establecer una fecha diferente o un día más para la categoría de Regularidad.

2.4. Deberá establecerse una segunda media excepcional, inferior en 5 Km/h a la anterior, para condiciones excepcionales. El procedimiento para establecer la media normal o la media excepcional será el siguiente:

- Será decidida por el responsable de cronometraje de regularidad, y deberá comunicarlo a dirección de carrera.



- El director de carrera informará a los jefes de tramo.
- Una vez entregado el carnet en el control horario, los comisarios anotarán junto a la hora de salida teórica la palabra "NORMAL" o "EXCEPCIONAL", para indicar el tipo de media a realizar.
- El jefe de tramo será el responsable de mostrar, siempre, un cartel que indique el tipo de media a utilizar, que refleje lo siguiente:

**MEDIA
NORMAL**

**MEDIA
EXCEPCIONAL
– 5 Km/h**

- El cartel será mostrado en cada control horario previo a cada tramo cronometrado.
- Las dimensiones de los carteles serán de 42 x 30 cm.

2.5. La longitud de los tramos cronometrados debe ser exacta, con precisión a la decena de metros y deberá ser medida circulando por el carril derecho de la carretera, en la medida de lo posible, o por la trazada ideal, pero indicando en todo caso el criterio utilizado para determinarla.

- El organizador podrá facilitar otro tramo de calibración de longitud entre 3 y 8 kilómetros con la calibración oficial trasladada. Las medidas del rutómetro pueden no estar realizadas con la calibración oficial para regularidad, por lo que pueden existir diferencias entre la calibración a aplicar en los enlaces y los tramos. En los tramos a efectos de cronometraje UNICAMENTE será válida la calibración oficial del campeonato. (medidas y medias publicadas)

Si durante el transcurso de la prueba, dirección de carrera se viera obligado a modificar las salidas o llegadas de los tramos, en regularidad se procederá de la siguiente manera:

- **Modificación de la salida:** Al verse afectados todos los controles de cronometraje, se opta por la anulación del tramo, debiendo realizar los participantes el tramo con el casco puesto (como si se estuviera compitiendo) y manteniendo en la medida de lo posible las medias impuestas con el fin de no entorpecer el funcionamiento general de la prueba.

- **Modificación de la llegada:** Se anula únicamente los controles afectados, realizándose el resto del tramo con normalidad.

2.6. Tramos espectáculo. En caso de disponer la prueba de tramo espectáculo, si dicho tramo es puntuable para la clasificación de la prueba, se establecerá una única media, realizándose un único control dentro de los últimos 500m.

2.7. El sistema de cronometraje dentro de los tramos se realizará a la décima de segundo. El número mínimo de controles secretos será de 1 por kilómetro de media y no se establecerán controles en los primeros 500 m de tramo.



2.8. Penalizaciones.

- Se aplicará 1 décima de punto por décima de segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control de cronometraje.
- Se aplicarán 60 puntos por cada minuto de adelanto en un control horario.
- En caso de penalización por retraso (máximo 5 min) en un control posterior al paso en el enlace por una gasolinera autorizada, si el participante realiza una parada para repostar (deberá justificarse con un sello de la gasolinera en el carnet de ruta) dicha penalización no tendrá efecto.
- Se aplicarán 30 puntos por cada minuto de retraso en un control horario (hasta un máximo 450 puntos que supondrá la exclusión del participante).
- El adelanto en el tiempo total de tramo superior al 20% del tiempo ideal, implicará en la primera ocasión 1.000 puntos de penalización y en la segunda, la exclusión de la prueba.
- A menos que fuera autorizada por un oficial responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control, entrañará una penalización de 10.000 puntos que puede llegar a la exclusión en caso de reiteración.
- La ausencia de visado o la no entrega del carnet de control en todos los puestos de control, entrañará una penalización de 10.000 puntos o la exclusión en caso de reiteración.

2.9. Tramo de calibración.

- La calibración de referencia para todo el campeonato será en la carretera N-635 de Solares a Santander (recta de Heras), del hito 9: a 0m, al hito hito 12: a 3000 m.
- El organizador podrá facilitar otro tramo de calibración de longitud entre 3 y 8 kilómetros con la calibración oficial trasladada. Las medidas del rutómetro pueden no estar realizadas con la calibración oficial para regularidad, por lo que pueden existir diferencias entre la calibración a aplicar en los enlaces y los tramos. En los tramos a efectos de cronometraje ÚNICAMENTE será válida la calibración oficial del campeonato (medidas y medias publicadas).



2.10. La clasificación se efectuará de acuerdo con el número de puntos de penalización acumulados por cada participante, tanto en controles secretos de regularidad como en los controles horarios. Será vencedor el que sume menos puntos y sucesivamente el resto, en orden creciente de penalizaciones. En caso de empate resultará ganador el que más ceros tenga. Si persiste el empate contarán los unos, los doses y así sucesivamente.

2.11. Los trofeos establecidos por prueba son:

1º Clasificado	Piloto y Copiloto -Trofeo
2º Clasificado	Piloto y Copiloto - Trofeo
3º Clasificado	Piloto y Copiloto - Trofeo

2.12. Es obligatoria la presencia en la gala anual de trofeos de la F.C.T.A., del deportista convocado. La no asistencia justificada será motivo de pérdida del trofeo y premio correspondiente

Los trofeos y premios finales de temporada establecidos son:

1º Clasificado Campeonato Regularidad Piloto	Trofeo + Licencia gratuita año 2023*
1º Clasificado Campeonato Regularidad Copiloto	Trofeo + Licencia gratuita año 2023*
2º Clasificado	Piloto y Copiloto - Trofeo
3º Clasificado	Piloto y Copiloto – Trofeo

* *El premio de la licencia no es acumulable ni transferible.*

Los premios finales serán siempre aportación de la F.C.T.A. en su totalidad.

2.13 Aspirantes y licencias

Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias PR o COR (piloto y copiloto restringido) o permisos de participación equivalentes expedidos por la Federación Cántabra de Automovilismo para puntuar en el campeonato.

Se autorizará a participar a aquellos pilotos y copilotos con licencias expedidas por otras federaciones, no optando ni bloqueando puntos del campeonato.

2.14 Resultados a retener

Para optar a la clasificación se deberá tener un mínimo de 3 pruebas disputadas, se descontará el peor resultado de las pruebas disputadas, siguiendo el artículo 18.3 del Reglamento General.



2.15 Comunicaciones durante las pruebas

Aprovechando las tecnologías existentes, en cada prueba se podrá crear un grupo mediante la aplicación WhatsApp para que el responsable de clásicos y/o dirección de carrera comunique a la mayor brevedad posible posibles incidencias, modificaciones de tramo, anulaciones y cualquier comunicación que sea necesaria.

Este grupo estará integrado por los copilotos, que deberán comprobar periódicamente la aplicación. Este sistema no sustituye a las comunicaciones recibidas por los oficiales de las pruebas, solo complementa. Dicho grupo será únicamente dedicado a las comunicaciones, rogándose a los equipos solo utilizarlo en casos de verdadera necesidad.

Este sistema no será válido para realizar reclamaciones o apelaciones ante los oficiales de la prueba.

2.16 Calendario

FECHA	PRUEBA	COEFICIENTE
02-05-2022	IXI Rallye de Guriezo	1,5
11-06-2022	V Rallye Valles Pasiegos	1,5
06-08-2022	XV Rallye Cristian López H. *	1,5
22-10-2022	XXXVIII Rallye de Cóbreces	1
12-11-2022	II Rallye Alto Asón	1,5
	** Rallysprint	

* Pendiente puntuabilidad

**Pendiente de completar el calendario con algún rallysprint para tener al menos 6 pruebas puntuables.

Artículo 3. CATEGORÍA LEGEND

RALLYSPRINT

3.1. Podrán tomar la salida en la categoría "Legend", modalidad desfile no competitivo, equipos que cumplan las condiciones para Regularidad Sport. Se someterán al mismo procedimiento que el resto de participantes y mantendrán una velocidad moderada en los tramos especiales.

3.2. Toda maniobra de derrapes, trompos o conducción agresiva realizada de forma deliberada y consciente, entrañará la retirada inmediata de la carrera.

MONTAÑA

3.3. Podrán tomar la salida en la categoría "Legend", modalidad desfile no competitivo, equipos que cumplan las condiciones para Regularidad Sport. Se someterán al mismo procedimiento que el resto de participantes y mantendrán una velocidad moderada en la subida.

3.4. Toda maniobra de derrapes, trompos o conducción agresiva realizada de forma deliberada y consciente, entrañará la retirada inmediata de la carrera.



REGLAMENTO 2022 TÉCNICO Y DEPORTIVO





Artículo 4. REGULARIDAD COPA 60

4.1. Vehículos admitidos homologados por la FIA hasta 31/12/1990, incluidos los homologados por la FIA en los grupos 1 2 3 4 5 A N y B.

4.2. Medidas de seguridad:

- 1) Los vehículos deberán estar equipados con un extintor de al menos 2Kg, sólidamente anclado dentro del habitáculo. En caso de que sea un extintor conforme al Anejo J, este deberá estar en vigor.
- 2) Los cinturones de seguridad son obligatorios para todos los vehículos posteriores a 1.960, recomendándose la instalación de arneses. Aquellos vehículos con estructura de seguridad deberán instalar obligatoriamente arneses.
- 3) Se recomienda la instalación de un cortacorriente de seguridad dentro y fuera del habitáculo.
- 4) Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Código de Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc.).
- 5) Todos los vehículos deberán llevar a bordo dos cutters en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses o cinturones abrochados.
- 6) Luces: Se autoriza el montaje de sistemas de alumbrado led, xenón o similares, siempre que se guarde la estética exterior de la época.

4.3. Medidas de seguridad para los participantes

- 1) Es obligatorio el uso de casco con homologación FIA, para piloto y copiloto, serán válidos también aquellos que hubieran excedido su periodo de homologación FIA.
- 2) En caso de equipar arneses (únicamente), se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (Hans o FHR).
- 3) Se recomienda el uso de vestimenta ignífuga homologada (sotocasco, ropa interior, calcetines, guantes y botas), y de buzo con homologación FIA o de Karting.

4.4. Neumáticos

Los neumáticos deberán ser homologados para su circulación por las vías públicas. Quedan prohibidas las ruedas de competición y los neumáticos con dibujos slicks y slicks FIA.

4.5. Instrumentación

Será admitido cualquier sistema de medición, tanto de distancia como de tiempo, interconectado o no con el vehículo. El número máximo de aparatos de medición interconectados con el vehículo se limita a uno (1).

La mera presencia o existencia en el vehículo de instrumentos prohibidos o que no cumplan con el presente artículo conllevará las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción: 200 puntos.
- 2ª infracción: descalificación



4.6. Pruebas puntuables:

Para la presente copa serán puntuables los rallyes, rallysprint que estén calendados para Regularidad Sport, unificándose por tanto los calendarios de las dos especialidades.

4.7. Reglamentos aplicables por orden de prelación serán:

- Las prescripciones comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria, en lo que sea de aplicación.
- El presente Reglamento Técnico/deportivo y sus anexos.
- El Reglamento Técnico/deportivo del Campeonato de Cantabria de Regularidad Sport y sus anexos (en lo que sea de aplicación).
- El Reglamento Técnico/deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Regularidad (en lo que sea de aplicación)
- El reglamento particular de la competición.

En caso de contradicción entre estas normativas, prevalecerá la de rango superior.

El C.D.I. será de aplicación en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

4.8. Aspirantes y licencias

Todos los pilotos y copilotos deberán estar en posesión de las licencias PR o COR (piloto y copiloto restringido) o permisos de participación equivalentes expedidos por la Federación Cántabra de Automovilismo para puntuar en el campeonato.

Se autorizará a participar a aquellos pilotos y copilotos con licencias expedidas por otras federaciones, no optando ni bloqueando puntos del campeonato.

4.9 Resultados a retener

Para optar a la clasificación se deberá tener un mínimo de 3 pruebas disputadas, se descontará el peor resultado de las pruebas disputadas, siguiendo el artículo 18.3 del Reglamento General.

4.10. Desarrollo de las pruebas

Las medias para cada tramo serán fijadas por el organizador y deberán contar con el visto bueno de la FCTA. Se podrá utilizar dentro de una prueba diferentes modalidades de regularidad (tramos a tablas, a calcar, etc.)

La publicación de las medias será conforme al artículo 2.3, y en caso de utilizar diferentes modalidades de regularidad en alguno de los tramos o pasadas, se reflejará como REGULARIDAD, y de carácter secreto hasta el día de la prueba, en el que se notificará la modalidad a emplear.

Serán de aplicación los artículos del presente reglamento: 2.4/2.5/2.6/2.7/2.8/2.9/2.10/2.11.



En caso de neutralización de uno de los tramos, y en caso de que se incremente la velocidad en las sucesivas pasadas, se establece: Si en el tramo neutralizado, se pasa por el tramo, no se altera ninguna media. En caso de no pasar por el tramo y quedar una pasada sucesiva, se utilizarán las medias correspondientes a esa pasada neutralizada.

4.11. Los trofeos establecidos por prueba son:

1º Clasificado	Piloto y Copiloto -Trofeo
2º Clasificado	Piloto y Copiloto - Trofeo
3º Clasificado	Piloto y Copiloto - Trofeo

4.12. Es obligatoria la presencia en la gala anual de trofeos de la F.C.T.A., del deportista convocado. La no asistencia justificada será motivo de pérdida del trofeo y premio correspondiente.

Los trofeos y premios finales de temporada establecidos son:

1º Clasificado Campeonato Regularidad Piloto	Trofeo + Licencia gratuita año 2023*
1º Clasificado Campeonato Regularidad Copiloto	Trofeo + Licencia gratuita año 2023*
2º Clasificado	Piloto y Copiloto - Trofeo
3º Clasificado	Piloto y Copiloto – Trofeo

* *El premio de la licencia no es acumulable ni transferible.*

Los premios finales serán siempre aportación de la F.C.T.A. en su totalidad.

4.13. Se vigilará especialmente a los participantes de esta modalidad, cualquier conducción antinatural, derrapes reiterados o conducciones antideportivas que vayan en contra del espíritu de la especialidad, serán motivo de penalizaciones y/o exclusión de la prueba. Cualquier adelanto reiterado en los controles secretos será motivo en primer lugar de aviso y 300 puntos de penalización y en segundo aviso exclusión de la prueba.

4.14. Comunicaciones durante las pruebas

Aprovechando las tecnologías existentes, en cada prueba se podrá crear un grupo mediante la aplicación WhatsApp para que el responsable de clásicos y/o dirección de carrera comunique a la mayor brevedad posible posibles incidencias, modificaciones de tramo, anulaciones y cualquier comunicación que sea necesaria.

Este grupo estará integrado por los copilotos, que deberán comprobar periódicamente la aplicación. Este sistema no sustituye a las comunicaciones recibidas por los oficiales de las pruebas, solo complementa.

Dicho grupo será únicamente dedicado a las comunicaciones, rogándose a los equipos solo utilizarlo en casos de verdadera necesidad.

Este sistema no será válido para realizar reclamaciones o apelaciones ante los oficiales de la prueba.